Deutscher Bundestag **Drucksache 18/8074**

18. Wahlperiode 13.04.2016

Antrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Caren Lay, Herbert Behrens, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Roland Claus, Annette Groth, Kerstin Kassner, Michael Leutert, Dr. Gesine Lötzsch, Thomas Lutze, Birgit Menz, Dr. Petra Sitte, Dr. Kirsten Tackmann, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Drohende Streckenstilllegungen verhindern – Regionalisierungsmittel erhöhen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) seit der Bahnreform ist überwiegend eine Erfolgsgeschichte. Diese Erfolgsgeschichte wurde bedroht durch den nicht gelösten Streit zwischen Bund und Ländern über die Fortgeltung des Regionalisierungsgesetzes (RegG), aus dem die Länder den SPNV finanzieren, über das Jahr 2014 hinaus. Aus diesem Grund drohten bereits Streckenstillegungen. Nach langer Blockadehaltung der Bundesregierung, die bis zuletzt ihre konkreten Vorstellungen nicht offenlegte, wurden die Ministerpräsidenten insbesondere der Ostländer am Rande einer Besprechung der Bundeskanzlerin mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder zur Asyl- und Flüchtlingspolitik am 24. September 2015 von der Bundesregierung überrumpelt. Die Bundesregierung unterbreitete einer kleinen Gruppe von nur vier anwesenden Ministerpräsidenten am Abend des 24. September 2015 den Vorschlag einer Erhöhung der Regionalisierungsmittel auf 8 Mrd. Euro im Jahr bei einer jährlichen Dynamisierung von 1,8 Prozent. Die Annahme des Vorschlages wurde protokolliert (Beschluss der Besprechung der Bundeskanzlerin mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder zur Asyl- und Flüchtlingspolitik am 24. September 2015, lfd. Nr. 6).

Die Bundesländer hatten anhand eines gemeinsam in Auftrag gegebenen Gutachtens, dessen Aussagen von der Bundesregierung nicht in Frage gestellt wurden, nachgewiesen, dass die bisherige Finanzmittelausstattung von zuletzt knapp 7,3 Mrd. Euro im Jahr 2014 mit einer bis dahin jährlichen Steigerung von nur 1,5 Prozent bei weitem nicht mehr ausreichend sei, um weitere, erforderliche Mehrverkehre zu bestellen und Strecken zu ertüchtigen. Deshalb sei eine Anhebung auf 8,5 Mrd. Euro pro Jahr und ab 2016 eine jährliche Steigerung um 2 Prozent pro Jahr erforderlich. Auch diese Steigerung reiche aber nur dann aus, wenn die Trassen- und Stationspreise der Deutschen Bahn AG durchschnittlich um nicht mehr als 2 Prozent pro Jahr steigen. Im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz (VMK) vom 1. und 2. Oktober 2014 in Kiel einigten sich die Bundesländer auf eine Mittelverteilung nach dem so

genannten Kieler Schlüssel (vgl. www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/14-10-01-02-vmk.), die den westlichen Bundesländern sukzessive einen höheren Anteil zugestand. Kein Bundesland sollte weniger als ein jährliches Plus von 1,25 Prozent gegenüber dem bisherigen verbuchen, so genannte „Sperrklinke".

Das Ergebnis dieses Beschlusses wurde im Zuge des Verfahrens des bereits zuvor vom Bundesrat angerufenen Vermittlungsausschusses in ein Änderungsgesetz zum Regionalisierungsgesetz überführt, das zum 15. Dezember 2015 in Kraft getreten ist (vgl. Bundestagsdrucksachen 18/3785, 18/3993, 18/4514, 18/4189). Nicht geregelt werden konnte dabei aber die Frage, wie die Mittel auf die Länder aufgeteilt werden. Dies soll über eine Verordnung des Bundes mit Zustimmung der Länder geregelt werden. Bis heute liegt aber kein Entwurf für eine solche Verordnung vor. Hintergrund ist, dass sich die Länder zusammen mit ihrer Forderung nach einer Aufstockung der Regionalisierungsmittel zugleich auf eine Neuverteilung der Mittel untereinander geeinigt hatten. Der so genannte Kieler Schlüssel wurde auch bei der Vereinbarung am 24. September 2015 zugrunde gelegt. Da die zur Verfügung stehende Summe aber um 500 Mio. Euro niedriger liegt und auch die Dynamisierung um 0,2 Prozent geringer ausfällt als von der VMK im Oktober 2014 angenommen, führt die Anwendung des Kieler Schlüssels ohne weitere Randbedingungen dazu, dass die östlichen Bundesländer weniger Mittel erhalten würden, als sie bislang nach dem alten Verteilungsschlüssel erhalten. Deswegen drohen nun Abbestellungen und Streckenstilllegungen in den östlichen Bundesländern, die in einigen Ländern bereits konkret angekündigt wurden.

Es zeigt sich, dass die vereinbarte Erhöhung der Regionalisierungsmittel auf nur 8 Mrd. Euro definitiv nicht ausreichend ist. Weil diese Mittel gut investiertes und verwendetes Geld – auch im Sinne der Schaffung von guten Arbeitsplätzen – sind, soll der Bund die Mittel um weitere 500 Mio. Euro aufstocken. Die Fraktion DIE LINKE. hat dies bereits in den Beratungen zum Bundeshaushalt 2016 beantragt (Ausschussdrucksache des Haushaltsausschusses 18(8)2822). Dieser Antrag wurde aber von der Koalitionsmehrheit im Haushaltsausschuss abgelehnt.

Ebenfalls nicht umgesetzt ist eine weitere Nebenvereinbarung vom 24. September 2015: „Bund und Länder werden die Dynamik des Anstiegs der Trassenpreise begrenzen." Vor allem deren deutliche jährliche Steigerungen haben dazu geführt, dass die Regionalisierungsmittel nicht mehr ausreichend waren. Während die Regionalisierungsmittel jährlich nur um 1,5 Prozent gestiegen sind, wurden die Trassen- und Stationspreise der Deutschen Bahn AG für den SPNV zwischen 2007 und 2013 um durchschnittlich 2,5 Prozent pro Jahr erhöht – und machen so mittlerweile ca. 60 Prozent der Bestellerentgelte aus.

Hierzu einigte man sich im Vermittlungsverfahren auf eine Protokollnotiz der Bundesregierung, eine Begrenzung des Anstiegs der Stations- und Trassenpreise über das Eisenbahnregulierungsgesetz zu gewährleisten (Protokollerklärungen der Bundesregierung zur Beschlussempfehlung des Vermittlungsausschusses auf Bundestagsdrucksache 18/6370, zu Nummer 2 (Artikel 2 Nummer 1, § 5 Absatz 5 RegG)). Die Bundesregierung hat daraufhin im Januar 2016 einen Gesetzentwurf zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich im Kabinett verabschiedet. Die Länder bezweifeln aber, dass der Bund mit den darin vorgesehenen Regelungen den Anstieg der Stations- und Trassenpreise tatsächlich im versprochenen Maße begrenzen kann. Deswegen haben die Länder zum Gesetzentwurf im Rahmen der Beratungen im Bundesrat diverse Änderungsvorschläge eingebracht, die sich überwiegend darauf beziehen (Bundesratsdrucksache 22/16(B)).

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

umgehend einen Gesetzentwurf zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes zu beschließen, mit dem die Regionalisierungsmittel rückwirkend zum 1.1.2016 um 500 Mio. Euro auf 8,5 Mrd. Euro erhöht werden und die jährliche Steigerungsrate auf 2 Prozent pro Jahr festgelegt wird, um insbesondere eine Benachteiligung Ostdeutschlands und drohende Streckenstilllegungen zu verhindern.

Berlin, den 12. April 2016

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333